Anno XVII. TORINO, 21 Luglio 1918. N. 29.

L'ILLUSTRAZIONE DELLA GUERRA e LA STAMPA SPORTIVA

RIVISTA SETTIMANALE

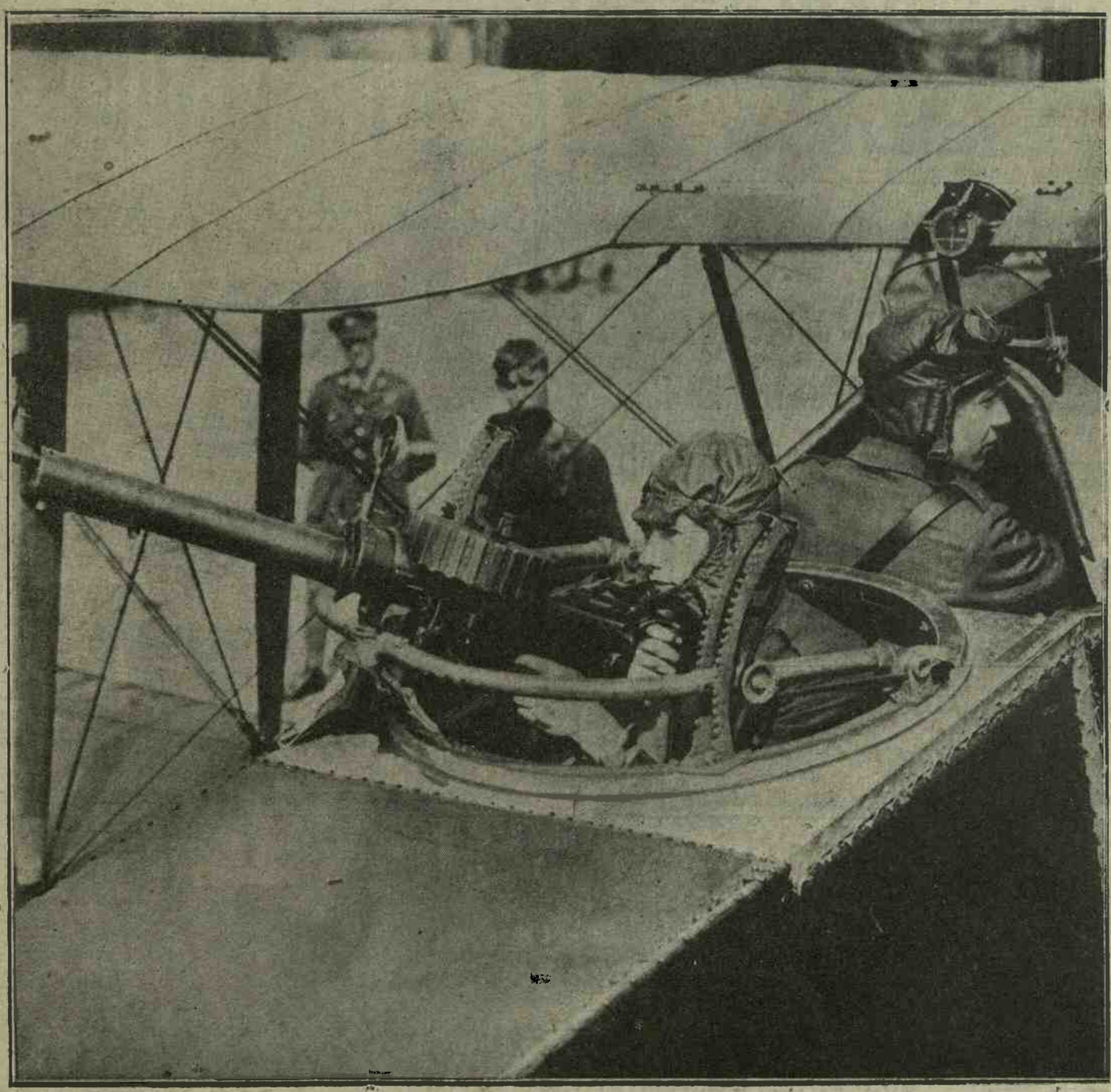
ABBONAMENTI

	ITALIA	ESTERO
ANNO	L. 6 —	L. 9 —
SEMESTRE	» 3 —	» 5 —
TRIMESTRE	» 2 —	» 3 —

La copia cent. 10, arretrato 0,20

DIRETTORE
GUSTAVO VERONA

Per inserzioni rivolgersi:
o presso l'Amministrazione del Giornale in TORINO
Via Davide Bertolotti, 3
o presso l'Agenzia Italiana di Pubblicità in MILANO
Via Romagnosi, 1



SULLA FRONTE FRANCESE. — Allenamento ed istruzione degli allievi piloti e mitraglieri inglesi ed americani sulla fronte di Francia.

(Fot. Argus - lastre Tenni).

FASCIE e GUARNIZIONI

per FRENI e FRIZIONI

ECONOMIA
DURATA
COMFORT

Agente esclusivo per l'Italia:
DOMENICO FILOGAMO - Torino - Via dei Mille, 24.

PNEUMATICI PIRELLI

per AUTO - VELO - MOTO - AREO

Gomme piene per Camions

TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio.

Cantieri BAGLIETTO

LIGURIA

COSTRUZIONI DI YAGHTS a vela ed a vapore.

COSTRUZIONI DI GALLEGGIANTI E PARTI STACCATE PER IDROVOLANTI E DIRIGIBILI.

MOTOSCAFI ANTISOMMERGIBILI ED ALTRI SERVIZI MILITARI.

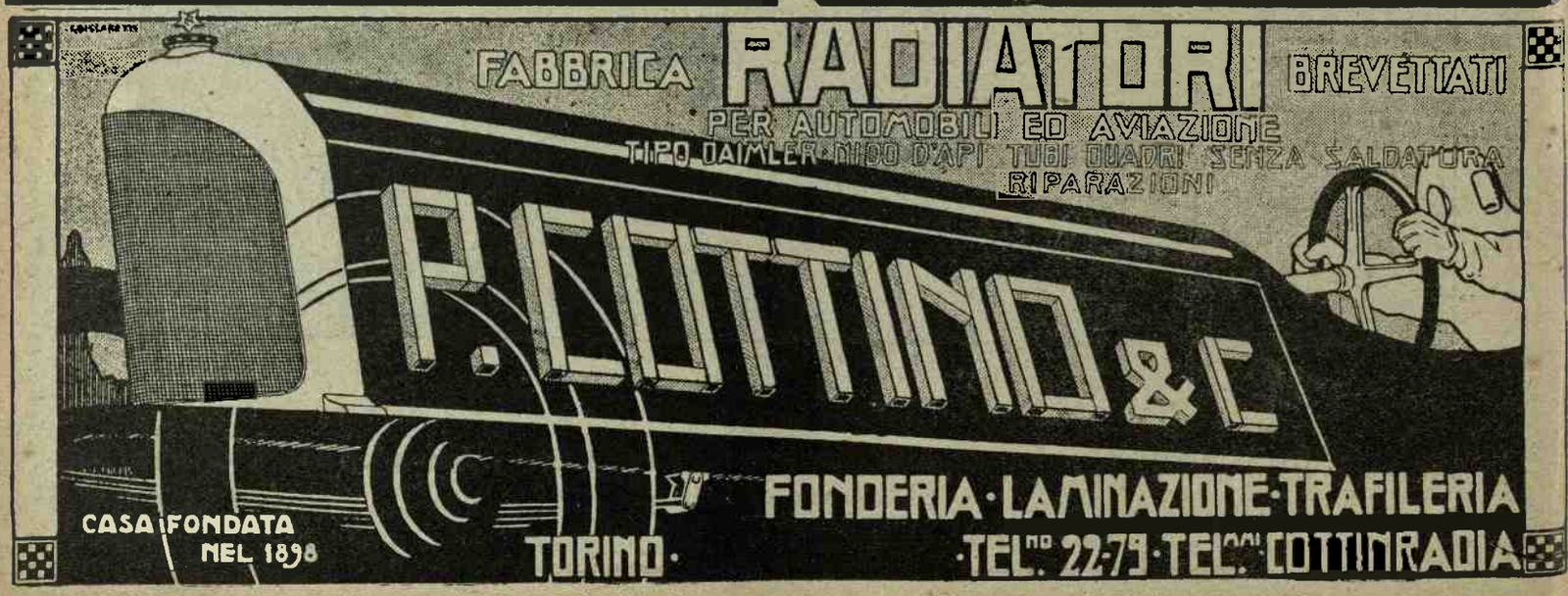
Grand Prix Milano 1906.
Grand Prix Torino 1911.

"GALLINARI"

Società Industrie Aeromarittime

LIVORNO

Autoscafi
Idrovolanti
Eliche marine
e per Aviazione



La Vittoria e l'Aviazione

L'opera degli aviatori.

Nelle diffuse cronache della recente offensiva nemica, notevole fu il contributo portato all'azione dall'areonautica e la decisa superiorità della nostra arma del cielo (superiorità riconosciuta dallo stesso nemico e rivelatasi nel forte numero di perdite inflitte all'aviazione austriaca e nel fraterno efficace aiuto dato alle truppe impegnate in battaglia) è stata oggetto di particolare rilievo.

A complemento delle notizie date e che precisano l'importantissimo contributo portato nella magnifica lotta vittoriosa dall'aviazione, giudico interessante trasmettervi alcuni dati che, più che una descrizione particolareggiata, mettono in valore l'opera svolta dai nostri aviatori e areostieri nelle fortunose giornate dal 15 al 25 giugno. 120 apparecchi da caccia tempestivamente raccolti e messi a diretta disposizione del Comando superiore hanno consentito di poter stabilire ininterrottamente un forte sbarramento del fronte di battaglia per il servizio di scorta, le operazioni di bombardamento, la polizia del cielo, la coordinazione dell'azione aerea nei vari settori del campo di battaglia. L'aviazione armata ha potuto così pensare unicamente alla protezione dei suoi mezzi aerei ed alla caccia libera sul proprio fronte.

L'azione di mitragliamento fatta da apparecchi da caccia nostri ed alleati, brillantemente coadiuvati da apparecchi di ricognizione, è stata efficacissima e lo testimoniano i prigionieri fatti. « Le cause del ripiegamento — hanno unanimemente dichiarato i prigionieri — sono state le enormi perdite subìte e l'impossibilità di rifornirci di viveri e di munizioni a causa dell'aviazione, che incessantemente bombardava e mitragliava la zona dei ponti, e dell'artiglieria che paralizzava ogni movimento tra le due rive del Piave ».

Gli aviatori da caccia hanno fatta pesare duramente la loro decisa superiorità sull'aviazione nemica: 107 apparecchi nemici e 7 drakens sono caduti sotto i colpi delle loro mitragliatrici e di quelle dei valorosi cacciatori inglesi nel periodo che va dal 15 al 25 del mese di giugno.

L'attività degli apparecchi di ricognizione sfugge ad una sintesi numerica che dia una giusta misura del reale lavoro compiuto. Dal 15 al 25 giugno circa 3000 fotografie di varie zone esplorate sono state eseguite, centinaia migliaia di colpi sono stati sparati, circa 5000 bombe sono state lanciate sopra obbiettivi diversi.

Focolai del movimento nazionalista dei popoli oppressi dall'Austria sono stati raggiunti dai piloti di ricognizione, i quali vi hanno portata l'eco delle nostre vittorie e la parola incitatrice di fede.

Le cifre che sintetizzano l'opera svolta dalle squadriglie da bombardamento dal 15 al 25 giugno sono le seguenti: 205 unità hanno preso parte alle azioni offensive; 67.000 chilogrammi di bombe sono state lanciate sopra obbiettivi vari; risultato notevole se si tiene conto delle condizioni atmosferiche avverse.

Le sezioni degli areostati hanno reso esse pure segnalati servizi, particolarmente sul medio e sul basso Piave.

Durante l'offensiva nemica vennero, dai palloni portati sul fronte di battaglia, rilevate 3882 postazioni d'artiglieria, diretti 898 tiri, fatte 417 osservazioni di carattere vario, e ciò nonostante le tristi condizioni atmosferiche, il tiro dell'artiglieria nemica e l'aggressività degli aeroplani avversari.

Di fronte a questi bellissimi risultati le nostre perdite sono state lievissime: sette soli apparecchi nostri sono rimasti nelle linee nemiche e due sono precipitati nelle vicinanze di esse. Le perdite furono causate dalla necessità in cui si trovarono i nostri velivoli di volare a bassa quota per assolvere i loro molteplici compiti.

I comunicati Diaz.

9 luglio.

ALBANIA.

« Gli areoplani nostri e britannici dànno prezioso contributo alla lotta. Il numero dei prigionieri è salito ad oltre 1300. E' segnalata la cattura di cannoni, areoplani e mitragliatrici in numero imprecisato, e di abbondante bottino ».

12 luglio.

« Un areoplano nemico venne abbattuto nel cielo di Feltre ».

Il pilota Tenente Silvio Scaroni da Brescia, del quale il Bollettino Diaz annuncia la 30ª vittoria.

13 luglio.

« L'attività aerea, per quanto in condizioni atmosferiche non soddisfacenti, fu nella giornata molto intensa. Dieci velivoli nemici vennero abbattuti. Il tenente aviatore Silvio Scaroni ha raggiunto la sua trentesima vittoria aerea ».

14 luglio.

« Al Cornone nuovi tentativi di attacco di pattuglie e di reparti vennero prontamente respinti. Tre velivoli nemici sono stati abbattuti in combattimento aereo ».

16 luglio.

« Nella giornata e nella notte gli aviatori nostri ed alleati e i dirigibili dell'esercito e della marina furono molto attivi: dodici velivoli nemici sono stati abbattuti ».

La medaglia d'argento al colonnello aviatore Prandoni.

Il valoroso colonnello aviatore Ettore Prandoni, così ben noto a Torino, ove trovasi convalescente d'una grave caduta fatta qualche tempo fa dall'areoplano, è stato insignito della medaglia d'argento al valor militare, di *motu proprio* da S. E. il generale Robilant, comandante d'Armata, con questa motivazione, che solo oggi ci è resa nota: « Comandante di areonautica d'Armata, oltre ad occuparsi con amore, attività e intelligenza del riordinamento del servizio di aviazione dell'Armata, eseguì frequenti, ardite ricognizioni, dando così mirabile esempio al dipendente personale. Durante un aspro attacco, dopo aver esplorato le retrovie nemiche e fornito preziose notizie, e malgrado fosse fatto segno a nutrito e ben mirato fuoco antiaereo, si abbassava arditamente a mitragliare le riserve avversarie, accorrenti in linea. — Cielo del Grappa, novembre 1917-gennaio 1918; Cielo dell'Asolone, 14 gennaio 1918 ».

La morte del pilota capitano Bourlot.

Il 7 luglio 1918, dopo tre anni di guerra e di gloria, ferito al Montenero ed a Santa Lucia, reduce dai voli di Pola e di Fiume, dopo aver dato alla nuova arma, ch'Egli sommamente amava, ogni sua proficua attività, cadeva alla fronte, vittima del suo ardimento e del dovere, il capitano degli alpini Luigi Bourlot, pilota aviatore, di anni 26, decorato di due medaglie al valore; della Croce di guerra; della promozione per merito; della medaglia d'argento, confertagli sulla bara; proposto ad altre onorificenze.

I NOSTRI EROI

I genitori del maggiore Baracca hanno così risposto al telegramma loro inviato dal Commissario generale per l'Aeronautica: « Le parole di V. E. in quest'ora di indicibile dolore onorano preziosamente la memoria dell'adorato nostro figliolo e rafforzano l'animo nostro a sopportarne la irreparabile perdita. Il pensiero che il suo sacrificio fu compiuto in quest'ora grande e solenne della Patria nostra e che il ricordo dei suoi ardimenti agita il cuore di tutto il popolo d'Italia, è il migliore dei conforti per l'anima nostra esulcerata ».

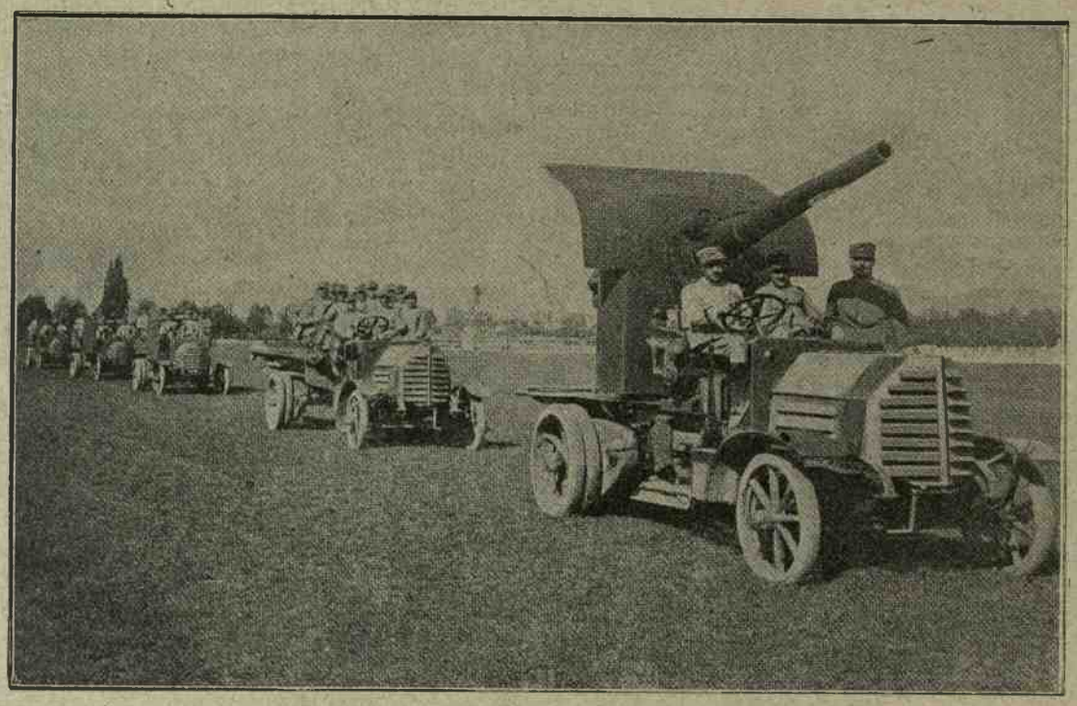
Telegrammi scambiati fra il Re e Poincaré.

S. M. il Re d'Italia ha diretto al Presidente della Repubblica Francese il 14 luglio il seguente telegramma: « Signor Presidente, nel giorno sacro alla libertà del mondo civile, e mentre a mantenere inviolato questo prezioso patrimonio umano contendono strenuamente col sangue e col sacrificio le generose nazioni alleate, in questo giorno, specialmente mi è grato inviare a lei, signor Presidente, ed alla Francia in nome dell'Italia e mio, un fervido saluto di solidarietà ed un augurio fidente di vittoria ».

Il Presidente della Repubblica, Poincarè, ha così risposto: « Il cordiale messaggio di V. M., i commoventi indirizzi del popolo romano, l'eloquente discorso dell'on. Gallenga, il magnifico sfilamento del distaccamento italiano fra le ovazioni della popolazione parigina, tutto ha contribuito ad associare l'Italia e la Francia nella celebrazione della festa del 14 luglio. Sono stato felicissimo di firmare all'Hôtel de Ville, alla presenza degli ambasciatori alleati, il decreto che approva la deliberazione che dà il nome di V. M. ad un viale della capitale. Parigi, applaudendo i valorosi soldati italiani, acclamò nello stesso tempo i vincitori del Piave ed inviò i suoi voti ardenti alla nazione sorella ».

Officine di Villar Perosa Cuscinetti a sfere - Sfere di acciaio
VILLAR PEROSA (Pinerolo).

LE VITTORIE DELL'INDUSTRIA NAZIONALE



Il contributo della **S. P. A.** alla Guerra.

Società Ligure Piemontese Automobili - Torino.

SOCIETÀ IDROVOLANTI ALTA ITALIA

(Società Anonima)

S. I. A. I.

Direzione ed Amministrazione

MILANO - Via Silvio Pellico, 12

CANTIERE E AERODROMO

Costruzione prettamente italiana degli

IDROVOLANTI NAZIONALI "SAVOIA"

Per ogni informazione rivolgersi alla:

SOCIETÀ IDROVOLANTI ALTA ITALIA

12, Via Silvio Pellico — **MILANO** — Via Silvio Pellico, 12.

Telegrammi: IDROVOLANTI "SAVOIA" - MILANO **Telefono: 12-645**

Come ferve il lavoro preparatorio nei Campi d'Aviazione Americani. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

Ricordando i caduti

Popolo! Le ali fremono...

E' questo il grido possente, il grido dell'ora che al nostro udito giunge da ogni lato, è il soffio fecondo che sembra spiri da ogni cosa. che si direbbe aliti dalle città come dalla campagna, dal cielo come dal mare e prenda forma vitale ed inscindibile nello spirito nostro e col nostro cuore. Nel respiro stesso largo e fecondo della Natura, vibrante nel rigoglio pieno di questa primavera, tale appello pare abbia anima e luce!... Permane ineluttabile il sacrificio sull'altare dei nostri più alti ideali; ad ogni istante son vite che si spengono; giovinezze che scompaiono; nomi che il Destino segna a lettere d'oro nel cuore della Patria! Ma tale richiamo è ognor più grande, ognor più alto, ognor più radioso. Esso splende della luce stessa degli eroi scomparsi!...

Un nome, in questi giorni, sorge dall'orizzonte ultimo dell'esistenza, ove la morte tragicamente lo ha deposto. Sorge splendente, fulgido, eroico. E vive ora d'una vita più grande! E' desso l'aviatore *Emilio Pensuti.*

Oh! qual colpo angoscioso al cuore, quale perplessità dolorosa e lacerante; quale spasimo incredulo nella realtà triste e sanguinosa, fu l'annunzio di tanta sciagura. Ogni cuore di pilota, errato dalla comune ambascia, interrogante ansioso nella speranza ultima di uno sbaglio, ha rivolto in tale istante il palpito suo alla di Lui memoria, che ancora più alta e bella appare a noi, nel cielo, quotidianamente vive. E fu commozione profonda che vibrò in ogni campo-scuola, sulla Piave come al Grappa, sulla Somme come in Libia: ovunque gli alati nostri temprino nel cimento, la saldezza della nostra ala.

Egli ovunque, tra le ali, era amato, ammirato. Fu tributo vivissimo di affetto che giunse al cuore della madre angosciata, quale voce profonda di coraggio. Ed alla madre tal voce disse: « Il figlio « tuo, che noi pure amammo, non è spento. Egli « vive nel ricordo di noi tutti. Egli è potente- « mente scolpito nel nostro cuore. Non è desso « una fredda, immota salma, ma è luce animata, « ma è gloria! ».

Ed è gloria tanto più verace, quanto modesta. Nella passionalità dell'ultimo momento, nello spasimo, stoicamente represso della lotta suprema per la vita, la mente sua, freddamente subordinava la manovra, alla salvezza del compagno. L'aria fuggente e sferzante, la terra come precipitantesi all'inghiottimento, il fuoco assillante e spaventoso nella sua inconscia distruzione; ogni elemento diventato nemico spietato per lo strozzamento di quella vita; trovarono saldezza in luogo del tremito; ragionamento in luogo dello sconcerto; la fiera resistenza in luogo dell'abbandono; una vitalità eroicamente stoica ove la morte già aveva fissato il suggello. Quanta luce in tale morte!

La moltitudine di eroi scomparsi, che dal loro mondo di sogno guardano la Patria con sviscerato amore e verso i vivi stan protesi con gesto supremo d'incitamento, di sacro dovere, di fede, hanno accolto quest'alma semplice tra di loro coll'amplesso fraterno della gloria più viva.

E' questa una gloria che sarà face di ardimento e di forza, per ognun di quei che vola. Il più alto esempio irradia da questo sacrificio fulgente. Un radioso velivolo continuerà a solcare lo stesso cielo, da Lui tante volte percorso. E lo condurrà il Suo spirito. Le giovinezze ardenti che colà giornalmente si temprano al cimento e che spesso Lo han visto, Lo rivedranno. Lo rivedranno nelle ore di lotta, Lo rivedranno nelle giornate fosche come nei giorni sereni. Egli solcherà quel cielo sempre e sarà nelle loro anime, nei loro cuori. Di tali luoghi sarà la luce perenne!

Egli rimarrà per il nostro ricordo il propugnatore audace e leale, il pilota fecondo di progresso. Dalla carlinga radiosa, solcando il suo cielo, Egli fisserà lo sguardo nell'avvenire della Patria, come seguendo il salire dell'arte sempre nuova alla quale tutto s'offerse e protendendosi verso il Paese, accompagnando il grido Suo a quello di tutti i nostri eroi scomparsi, lancerà la gran voce di incitamento: *Popolo! Le ali fremono...*

Cipriano Diverio.

L'ILLUSTRAZIONE DELLA GUERRA e LA STAMPA SPORTIVA

costa 10 centesimi.

LEGGENDO...

La *Tribuna* ha da Parigi: « Quanto costa un cavolo in Italia? Qui il prezzo d'un cavolo è salito fino alla fantastica somma di 12 franchi. Che volete? la guerra produce anche codesti guai, che non sono certo i maggiori. Sicuro: a Parigi un cavolo è costato 12 franchi. Ma non ora. Nel 1870. La cosa è certa, poichè si trova consacrata in un documento che un giornale parigino ha esumato e che rivela i prezzi delle principali derrate, in questa città, durante il famoso assedio.

Volete sapere quanto costava allora una libbra di burro? Quaranta franchi. E un coniglio? Sessanta franchi. E un tacchino farcito? Duecento franchi. E un mezzo chilogramma di prosciutto? Quarantacinque franchi.

Non si riesce ad immaginare come la gente riuscisse a sfamarsi. Una scatola di sardine costava 12 franchi e 50 centesimi: un uovo costava 2 franchi e 75 centesimi: nna carota 1 franco e 50. Il prezzo dei gatti variava dai 15 a 25 franchi. Un corvo era venduto 6 franchi. Un sorcio 2 franchi e 25 centesimi. Coloro che adesso si lagnano che la vita è cara hanno torto. Un gatto, un corvo o un sorcio possono averlo per nulla ».

***

Vi è stato chi ha calcolato quanto tempo una donna trascorra davanti allo specchio, dalla sua infanzia fino alla sua vecchiaia. Il calcolatore dà queste cifre: Dai 6 ai 10 anni, una ragazzina rimane davanti allo specchio, in media sette minuti al giorno. Dai 10 ai 15, un quarto d'ora. Una giovinetta dai 15 ai 20 anni vi resta ventidue minuti. Una ragazza ed una donna maritata dai 25 ai 30 anni vi stanno mezz'ora al giorno. E' il massimo del tempo che una donna passi davanti allo specchio. Dai 30 ai 35 anni la vanità, secondo il calcolatore, incomincia a diminuire. Le donne di tale età si specchiano infatti ventiquattro minuti al giorno. Dai 35 ai 40 anni esse stanno davanti allo specchio diciotto minuti soltanto. Dai 50 ai 60, appena sei minuti, come quando erano bambine.

Certo, il calcolatore non è francese. E, se è francese, non conosce le abitudini delle sue connazionali. Pensate: stando ai suoi calcoli, una francese sessantenne avrebbe trascorso complessivamente duecentoquarantadue giornate della sua vita davanti allo specchio. Ebbene, c'è un errore, un grosso errore. Una donna francese di sessanta anni ne ha trascorsi, specchiandosi, almeno trenta. Parlo di anni e non di giorni.

I più grandi **records dell'aviazione** confermano la superiorità del

Carburatore Italiano FEROLDI

Fabbricato nelle **Costruzioni Meccaniche MARIO ZANOLETTI di Torino.**

L'Italia industriale nel dopo-guerra

II.

Luigi Luzzatti concludeva un suo articolo comparso nel Corriere *del 30 scorso mese con le seguenti parole: « Agli astrologhi del dopo guerra è riservata la sorte degli indovini; fanno molto rumore, ma poche volte colgono nel segno. Ciò che se ne può dire è contenuto forse in questa formidabile domanda:* la pace futura conserverà gli armamenti attuali o permetterà di mutare molte spade in vomeri? *Questo è il problema morale, politico, economico, che contiene in sè anche l'enigma dell'avvenire finanziario. E parrà strana una previsione (l'on. Luzzatti dimentica che la sorte degli indovini è quella di non colpire nel segno che poche volte e fa da buon augure per le sorti della nostra amata terra), della quale daremo le prove un'altra volta:* I popoli, che non toccarono l'apice dei progressi materiali, ma hanno la virtù di raggiungerlo, come il nostro, sopporteranno con minori disagi gli aspri pesi, evolvendosi per necessità più rapidamente ».

Anzitutto — noi ripigliamo il discorso nostro dove l'avevamo lasciato nel nostro precedente articolo — non ci riesce possibile concepire che la guerra debba finire senza che ogni spada *non sia diventata* un vomere *per una sola e grande ed inoppugnabile ragione: se non si pervenisse a questo grande fatto, che è il più importante nella storia del mondo, sarebbe come aver fatto la guerra per un capriccio e non per un ideale, ed anzi non ci riesce nemmeno lontanamente concepibile una guerra finita.... per ricominciarne subito un'altra, perchè se a noi, alle nostre mentalità che hanno ancora troppo del passato, ciò può sembrar possibile, e non certamente desiderabile, alle mentalità giovani riesce strano anche il solo parlarne, anche il solo accennarne. I nostri giovani — che stan versando il loro generoso e puro sangue — sanno il perchè di tanto sacrificio e lo compiranno tutto intero per tutto ottenere, una volta per sempre.*

Ciò premesso ritorniamo al nostro movente per queste brevi note. Ogni spada sarà un vomere. Questa è la formula ideale e l'articolista della « Stampa », cui accennammo nel precedente nostro articolo, richiama l'attenzione degli italiani perchè il vomere ideale diventi una realtà, e l'agricoltura debba essere la prima e più importante fonte della nostra ricchezza, e la ragione del nostro maggior lavoro. L'industria pesante, la metallurgica, dovrà servire ad integrare l'agricoltura ed a fornire la vita nostra di quanto occorre e che finora chiedevamo all'industria straniera.

Chi consideri a mente leggiera, o spinto dal proprio interesse personale o dall'industria alla quale unicamente ha rivolto ogni sua cura, può trovare forse ristretto il campo dell'attività industriale. Ma la cosa va considerata sotto l'aspetto multiplo dei bisogni d'integrazione ed allora, quando cioè con tale larghezza noi avremo fatto le nostre considerazioni e constatazioni, ci accorgeremo che nessuna diminuzione nell'opera produttrice dovrà e potrà apportarsi alle industrie pesanti, alle industrie siderurgiche, ma che esse dovranno non solo mantenere ma anche aumentare la propria produzione se vorranno rispondere anche unicamente ai soli bisogni della nazione.

Ritorniamo a considerare le parole dell'on. Luzzatti dove dice: i popoli che non toccarono l'apice dei progressi materiali, ma hanno la virtù di raggiungerlo, come il nostro.... *Ecco l'impostazione del problema italiano. Noi siamo un vero grande popolo — lo andiamo dimostrando giornalmente nelle opere di guerra e di pace ad amici e nemici — che inizia sotto magnifici auspici la sua storica e dovuta e meritata evoluzione verso il progresso, verso la grandezza.*

Perchè questa evoluzione sia completata occorre che il lavoro sia centuplicato come sforzi di titani. Produrre continuamente ed intensamente, e questa produzione dovrà essere tanto agricola, quanto industriale. Le nostre fabbriche avranno lavoro di ricostruzione e di integrazione e di evoluzione per lunga serie di anni, perchè molto c'è da rinnovare è vero ma molto di più c'è ancora da creare. Non sarà quindi questione di volgere il lavoro dei nostri nati verso l'agricoltura, per toglierlo alla industria o viceversa, ma di sapere con savie leggi e con più savie provvidenze sociali dare agli uomini, a seconda della volontà e della scelta, quel lavoro che meglio sarà preferito e che più sarà utile pel momento alla nazione intera.

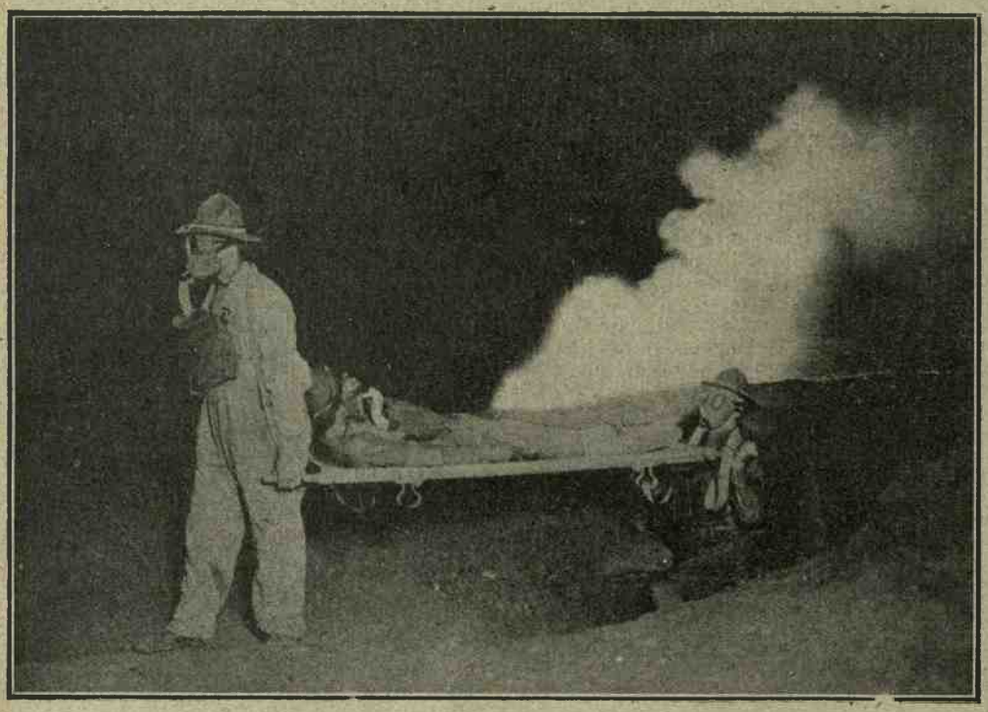
Se volessimo per poco scendere a particolari per dare maggior forza di persuasione a quanto abbiamo affermato, potremmo con facilità ricordare che l'agricoltura ha non solo bisogno di macchine per la lavorazione, ed a ciò pensan già i nostri migliori stabilimenti siderurgici che non hanno dirigenti i quali vaghino nelle nubi delle centomila incognite dell'avvenire, ma ha bisogno di innumeri e facili mezzi di trasporto dal carretto al camion, dal treno al piroscafo, dall'aeroplano a quell'altra creazione che ci saprà dare il genio umano.

Vorremmo forse — qui ci è parso manchevole quel rammentato articolista che pur abbiamo lodato perchè il problema è ben giustamente messo in quest'ora di rifacimento — dipendere dall'industria estera nella costruzione del camion, dell'aeroplano, del vagone ferroviario, del piroscafo? Ecco adunque che se l'industria agricola deve avere la cura massima, principale se vogliamo, da parte di tutti gli italiani che hanno a cuore la grandezza e la prosperità della madre patria, altrettanto non è da trascurare l'industria metallurgica, la quale ha dato all'Italia il mezzo per farsi grandemente apprezzare e meritamente ammirare.

Nè sarebbe indice di grande nostro intuito nell'avvenire del mondo il mettere da parte una causa del nostro progresso di questi ultimi anni del secolo scorso e del principio dell'attuale, perchè bisogna sovra ogni altra cosa ricordare che le industrie metallurgiche hanno fatto grande il nome d'Italia all'estero e lo mantengono ancora tale.

La questione è quindi tutta nel disciplinare, nel non esagerare nè in un senso nè nell'altro; è la giusta misura che ci darà il modo di evitare qual-

Sulla fronte dell'Aisne. — *Sezione di mit*



Con le truppe Americane sulla fronte di Francia. — *Trasporto notturno di un ferito americano durante un bombardamento con granate luminose ed asfissianti.* (Fot. Argus - lastre Tensi).

SPORTSMEN !...
adoperate le
LASTRE CAPPELLI
ISTANTANEE PERFETTE
MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA
VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE
Chiedere Catalogo alla Ditta M. CAPPELLI - Via Friuli - Milano.

Il Signor **Constant Marcel COSSET,** a **Parigi,** concessionario della Privativa Industriale, Vol. 363, n. 64, del 28 Febbraio 1912, per:
" Système de moyeu et de tension de chaîne pour cycles permettant de remplacer le pneumatique de la roue arrière sans démonter ni déregler celle-ci „
desidera entrare in trattative con industriali italiani per la totale cessione o la concessione di licenze di esercizio della Privativa stessa.
Rivolgersi alla Ditta **SECONDO TORTA & C., Brevetti d'Invenzione e Marchi di Fabbrica,** 28 bis, Via Venti Settembre - TORINO.

...i messe di rinforzo sulle linee avanzate.
(Fot. Argus - lastre Tensi).

...siasi crisi per l'avvenire, crisi che noi non temiamo perchè l'avvenire ci si prepara radioso, essendo noi, come giustamente afferma l'on. Luzzatti, un popolo che non ha raggiunto l'apice dei progressi materiali, ma che ha la virtù di raggiungerlo.

E per raggiungerlo occorrerà quel lavoro che chiamerà menti e braccia di ogni nato d'Italia.

La Stampa Sportiva.

VARIETÀ DI GUERRA

L'Esercito giapponese.

Nel 1911 (sono questi i dati pubblicati più recenti che si posseggano) ai bilanci militari il Giappone dedicava centosettanta milioni di yen circa, dei quali 85 per l'esercito e altrettanti per la marina; di questi quarantasette costituivano la parte straordinaria del bilancio.

La forza armata, come generalmente in tutti gli eserciti dei paesi ove esiste la coscrizione, si divide in tre parti e cioè: Esercito permanente (Gueneki), milizia mobile (Kobi) e milizia territoriale (Kokumir); in tutto il servizio militare dura dai 17 ai 40 anni. Sul piede di pace l'esercito contava 250 mila uomini che in guerra, coi criteri precedenti alla guerra attuale, si calcolava potesse raggiungere 1 milione e 150 mila uomini oltre la riserva montante a 1 milione e 638 mila uomini

Comandante supremo dell'esercito è il Mikado coadiuvato da un Capo di Stato Maggiore e da generali ispettori.

Il Corpo degli Ufficiali nel 1910 comprendeva un organico di 14 generali di esercito, 39 tenenti generali, 82 maggiori generali, 196 colonnelli, 353 tenenti colonnelli, 1906 maggiori, 3952 capitani, 4146 tenenti, 3235 sottotenenti. Gli stipendi, dato il basso costo della vita nel Giappone, e dati i pochi bisogni dell'ufficialità, erano i più bassi conosciuti perchè da un massimo di 7500 yen per generale di esercito, scendevano a un minimo di 480 yen all'anno per il sottotenente.

Gli ufficiali giapponesi non costituiscono un corpo simile a quello che si trova negli altri eserciti delle grandi nazioni; attaccatissimi al servizio nei suoi più minuti particolari, sino alla pedanteria, occupano tutta la loro giornata in caserma ove vivono e ove attendono alle loro particolari istruzioni essenzialmente professionali. In loro è passato in parte lo spirito degli antichi Samurai; essi si sentono tutt'uno colla dinastia, fondono nel principio dinastico il sentimento della patria e quello dell'onore militare. Tutt'ora non sono rari fra loro i famosi duelli, se così possono chiamarsi, che hanno per epilogo il «Kara-Kjri», dimostrazione sanguinosa di alto sentimento di onore. Ricordiamo il tragico episodio che chiuse il solenne funerale dell'Imperatore Motsu Hito, nel quale, sulla tomba del sovrano defunto, uno dei più fieri marescialli dell'esercito si aprì il ventre.

Esistono numerose e curatissime le scuole militari, nelle quali si svolge l'istruzione dell'ufficialità giapponese, esse sono: 6 scuole militari per 150 allievi ciascuna; una scuola centrale militare con 300 posti; una scuola di guerra per l'ammissione allo Stato Maggiore, una scuola di applicazione per cavalleria, una scuola di applicazione di artiglieria e genio, scuola superiore di fanteria, scuola di artiglieria pesante da campo, scuola telegrafisti, scuola tipografi, scuola per il corpo dell'intendenze (commissariato), scuola di sanità militare, scuola veterinaria.

La Fanteria comprende 4 reggimenti della guardia imperiale e 72 reggimenti di linea di tre battaglioni, di quattro compagnie, un riparto mitragliatrici; una brigata di occupazione per la Corea, due brigate per l'isola di Formosa, ciascuna di due reggimenti su due battaglioni.

L'armamento della fanteria consiste nel fucile Arisaka modello 1907, arma ottima sopra tutte le altre, e indubbiamente la migliore in servizio attualmente, per facilità di maneggio, semplicità di costruzione e precisione di tiro. Questo fucile, a cinque colpi, del calibro 6.5, è stato costruito dopo le esperienze della Campagna Russo-Giapponese e costituisce l'armamento più moderno che esista (1888 Lebel francese, 1891 il Modello italiano e il Manlicher austriaco, 1898 il Mauser tedesco, ecc.). Ogni compagnia di fanteria ha poi una numerosa dotazione di attrezzi leggeri e pesanti destinati ai lavori del campo di battaglia, ed è fornita di un telefono portatile che le consente di stabilire rapide comunicazioni coi comandi da cui dipende.

La Cavalleria giapponese è formata su 4 brigate di 2 reggimenti su 4 squadroni; in tutto comprende 27 reggimenti e 89 squadroni ivi comprese le divisioni di cavalleria della guardia a cui sono assegnati 19 reggimenti di tre squadroni. I soldati sono armati di moschetto e sciabola; nelle parate e in pace il reggimento della guardia ha la lancia.

La produzione del ferro e dell'acciaio.

Uno scrittore, esponendo nella *Morning Post* l'importanza dell'acciaio nella guerra attuale, riporta alcuni dati sulla produzione del ferro e dell'acciaio nei paesi belligeranti. Nella Gran Bretagna l'estrazione di ferro greggio, prima della guerra, era inferiore ai 10.000.000 di tonnellate annue e la produzione dell'acciaio saliva a circa 6.500.000 tonnellate.

Nel 1916-1917 secondo una dichiarazione fatta dal dottor Addison, allora Ministro delle Munizioni, la produzione dell'acciaio raggiunse i 10.000.000 di tonnellate e si riteneva che dovesse aumentare a 12.000.000 pel 1917-18. La produzione americana dell'acciaio, prima della guerra era di 24.000.000 di tonnellate, e certamente oggi è molto maggiore. La Germania ne produceva 14.500.000 tonnellate annue prima della guerra: ed è probabile che essa produca ora 25.000.000 di tonnellate.

Tutta la produzione mondiale riunita prima della guerra era di 60 milioni di tonnellate, di cui la Gran Bretagna, l'America e la Germania producevano circa 45.000.000. Oggi la produzione di questi tre paesi approssimativamente è eguale alla intera produzione mondiale dei tempi anteriori alla guerra.

La nostra guerra. — *Nostri trinceramenti sul Grappa.*
(Fot. Argus - lastre Tensi).

La Società **KERR ADJUSTABLE STRAP COMPANY**, a **New York**, titolare della privativa industriale italiana Vol. 437, N. 245, del 5 settembre 1914, per:

" Perfectionnements aux courroies réglables pour étriers "

desidera entrare in trattative con industriali italiani per la totale cessione o la concessione di licenze di esercizio della Privativa stessa.
Rivolgersi alla Ditta **SECONDO TORTA & C., Brevetti d'Invenzione e Marchi di Fabbrica**, 28 bis, Via Venti Settembre - TORINO.

L'Elica Integrale

Ing. G. A. MAFFEI & C.

Uffici: 28bis Via Sacchi - **TORINO**

Fornitori del

R. GOVERNO ITALIANO
R. GOVERNO INGLESE
R. GOVERNO SPAGNUOLO
R. GOVERNO ELLENICO
R. GOVERNO RUMENO

L'elica **INTEGRALE** nell'attuale guerra europea è adottata dalle Armate: Italiana - Francese - Inglese - Belga - Russa.

Società Ceirano Automobili Torino

Vetture da Tourismo per il 1917

12-18 HP - 18-30 HP - 25-35 HP

Veicoli Industriali da 2 e 4 tonn.

MOTORI D'AVIAZIONE

Reparto vendita: TORINO - Via Madama Cristina, 66.

FABBRICA TORINESE PNEUMATICI E RUOTE PER AEROPLANI

G. DAMIANI

TORINO

Via Belfiore, 50

Ogni corsa una vittoria

Corsa a coppie di Torino

vinta da

GAY-ACCOMOLLI

primi dei dilettanti.

COPPA GALLI

vinta da

BIANCHI-BERTI

BERGOOGNAN & TEDESCHI

Stabilimento Ausiliario - TORINO - Strada Lanzo, N. 316

FILIALE DI MILANO - Via Melzo, 15.

AGENZIA DI BOLOGNA - Via Galliera, 60.

LA VITA SPORTIVA ITALIANA

Il Premio Principe Amedeo.

Si è disputato a San Siro il « Premio Principe Amedeo » (internaz.), L. 10.000, m. 2200: 1. *Havresac II*, m. b. o., 3 a., da Rabelais e Fors-Concours, kg. 58, sig. G. de Montel (J. Patrick). 2. *Astyage*, m. b. o., 3 a., kg. 54, Frank Turner (V. Rossi).

N. P.: Amyntas (50, M. Righetti), Beccaccino (S. Caprioli), Petit Roi (52, Killean). Due lunghezze facilmente; una lunghezza.

Al *via* si trovavano in testa Beccaccino e Astyage; seguivano Amyntas e Petit Roi, mentre Havresac ritardava di qualche lunghezza; ai canelli Petrick provava il cavallo, che tratteneva però subito, dopo averlo portato in gruppo; frattanto Beccaccino aveva ceduto al passo fortissimo lasciando il posto ad Amyntas, che, alternandosi testa col compagno di scuderia, tentava la fuga, staccandosi dagli altri. Havresac seguiva tranquillo, ma uscendo dalla curva si portava con folate al fianco di Astyage e Amyntas, per potere, fra lo stupore di tutti, il vecchio ed impertinente giuoco. Al primo richiamo lasciava il posto i cavalli di Turner per arrivare al palo fermato.

Le corse al Velodromo Milanese.

Ecco i risultati delle corse svoltesi al Velodromo:

Gran Premio di Francia, m. 1095, finale: 1. Pollini. 2. Mori, ad una gomma. 3. Olivieri. 4. Girardengo.

Handicap dilettanti, finale: 1. Pozzi (m. 50). 2. Pizza (60). 3. Bianchi (70).

Corsa stayers, prima prova, km. 10: 1. Bordoni, in 9'25". 2. Cocchi, ad un giro. 3. Cavedini, ad un giro e mezzo. Seconda prova, km. 15: 1. Bordoni, in 13'44". 2. Cavedini, ad un giro. 3. Cocchi.

Corsa per il bracciale: 1. Alì Neffati, in 11'56". Belloni buca due giri prima della fine.

Tandems professionisti: 1. Sivocci-Ferrario. 2. Colledri-Mori. 3. Girardengo-Lucotti.

Corsa dilettanti. km. 11, con classifica a punti: 1. Minoretti. 2. Pozzi. 3 Vay.

Match a tre con allenatori, km. 15: 1. Alì Neffati. 2. Girardengo. 3. Azzini, a due giri.

Le gare di nuoto nel Naviglio.

Domenica scorsa si è aperta la stagione delle gare della locale Rari Nantes, e s'iniziò con la prova per il brevetto di abile nuotatore e con le gare della Gioventù del Naviglio. Ecco i nomi dei brevettati: Roberto Coggiola, Tagliabue Egidio, Bietti Marco, Davillo Osvaldo, Caimi Giovanni, Berretta Amilcare, Bordoni Aldo, Cantoni Mario, De Micheli Giuseppe, Giorgetti Augusto, Pozzi Cesare. L'ordine degli arrivati della Gioventù del Naviglio è il seguente: 1. Botta Umberto, della S. C. Genova, compiendo il percorso di m. 250 in 2'38". 2. Ruella Gino in 2'40". 3. Mercanti Attilio in 2'50".

La corsa a coppie e la coppa Galli.

La corsa ciclistica a coppie ha avuto un grande successo. All'arrivo assistevano oltre 5000 persone. Riuscirono: 1. Gremo-Torricelli, in 2,19, ad una media di 34 km. (V. S. A.). 2. Gay-Accomolli, in 2,22 (V. S. B. N.). 3. Garino-Francia, in 2,28 (V. S. B. N.). 4. Brunetti-Marchese (V. S. P.). 5. Guidetti-Petitti. 6. Roscio-Ferraboschi. 7. Pinno-Comolotto. 8. Grigliatti-Bertolino. 9. Crocegro. 10. Rossotto-Melano. 11. Gai-Piazza. 12. Ragella-Bricarello. 13. Baresio-Albrile. 14. Borello-Gilardi. 15. De Giorgis-Anrò. 16. Massetto-Corteglio. 17. Gianoglio-Vianello. 18. Bovisio-Pavesio. 19. Bianco-Porta. 20. Verrua-Gigli.

La corsa per la Coppa Galli ha avuto l'esito seguente: 1. Bianchi-Berti (La Piemonte), in 4,32. 2. Osella-Bodo. 3. Riviera-Bertolino. 4. Guasco-Bonco (V. S. T.). 5. Goitre-Fossati (id.).

In entrambe le gare trionfarono i pneumatici Ergougnan-Tedeschi.

Le corse automobilistiche in America.

L'ultima grande corsa ha avuto luogo nell'autodromo di Sheepsbead Bay, presso Nuova York, su una distanza di 100 miglia (160 km. e 932 m.), con i migliori campioni del volante, con macchine potenti e perfette. La gara non era in linea, bensì a vantaggi: il posto di *scratchman* fu dato al francese Chevrolet, che dava un minuto e un secondo di vantaggio all'italiano De Palma, 2' e 2" a Dario Resta, 2' e 5" a Mulford, 2' e 8" a Boyer e via via fino al *limitman* Wehr che godeva di un vantaggio di 6 minuti primi.

I particolari giunti sinora sull'andamento della corsa sono alquanto sommari, ma indicano che la gara fu assai movimentata e incerto fu l'esito fino agli ultimi chilometri. Ma l'attenzione dei 50.000 spettatori si riversò sul duello De Palma-Milton, che caratterizzò tutta la corsa. Essi si seguirono così da vicino, che alla fine della gara fu proclamato Milton vincitore; ma un più accurato spoglio dei fogli di passaggio ai controlli permise qualche ora dopo di rettificare: a De Palma spettò il primo posto, seguìto a 10 secondi dal Milton, partito con un vantaggio di 2' 15".

Ecco la classifica dei corridori che terminarono la gara: 1. Ralph De Palma, in 58' 21". 2. Milton, in 58' 31". 3. Goldfield, in 59' 29". 4. Hearne, in 1 ora e 52". 5. Hickey, in 1 ora 1' 40". 6. Vail. 7. Taft. 8. Chevroles.

Un'altra Coppa falsa del Kaiser

Al Madison Square Garden di New York ha avuto luogo il 24 maggio una grande serata di gala pugilistica per beneficenza, che ha fruttato 300.000 lire. I *matches* della serata si sono disputati fra i grandi campioni che rispondono al nome di Kid Lewis, Battling Lewinsky, Gunboat Smith, Jim Coffey, Frank Moran, Harry Greb, Lew Tender, Jack Britton, Johhny Dundee, ecc., nessuno dei quali ha avuto neppure un centesimo d'indennità.

Durante questa straordinaria serata la famosa «Coppa d'Oro» donata per il passato dal Kaiser allo yachtman americano Marshall Mac-Carthy fu messa all'asta. Dopo varie dispute a colpi di dollari, il trofeo è stato aggiudicato per 90.000 lire.

All'indomani il nuovo possessore fece esaminare la coppa da vari periti, e questi hanno scoperto che la celebre coppa d'oro tedesca non era che una coppa di metallo dorato.

SPIGOLATURE

Una compagnia di reclute sarde del 1900 del deposito di Sassari, quantunque non abbia terminato il periodo di istruzione, ha espresso ai superiori l'unanime desiderio di essere immediatamente inviata alla fronte. I superiori, manifestando la impossibilità di esaudire il nobile voto, hanno fatto sapere che era stato richiesto un certo numero di arditi. Allora tutti i componenti la compagnia si sono iscritti negli arditi.

***

Vestiti cartacei per i morti devono essere usati in Germania, come si sa; ma la popolazione di Monaco secondo le « Münchener » pare non voglia uniformarsi a questa misura. Secondo una statistica a Monaco andrebbero perduti all'anno 936 « redingotes », 1300 vestiti da nomo, 130 abiti femminili di seta e 2132 abiti di lana. In Consiglio municipale il relatore, esortò la popolazione a voler adottare per i morti d'ambo i sessi, ivestiti di carta. Se l'ammonimento non servisse si dovrebbe imporre alle donne che vestono i morti di escludere ogni indumento usabile.

***

Il luogotenente francese di artiglieria Jean Daniel, cadde sul campo dell'onore in Champagne il 24 settembre 1915, quando aveva corretto le ultime bozze di stampa della tesi che doveva sostenere alla Sorbona. Questa tesi — dice la « Minerva » — è un lavoro considerevole sugli strati successivi dei tessuti negli steli e nelle radici degli alberi e delle piante erbacee. Vi si trova dimostrato, fra l'altro, che le zone successive del legno sono lungi dall'indicare il numero degli anni dello stelo e della radice, come si insegna generalmente. I membri del giurì si sono ora riuniti alla Facoltà di Scienze e, dopo esame della tesi stampata, sono stati unanimi nel dichiarare che essa avrebbe meritato la più alta menzione che possa conferire la Facoltà, e che in conseguenza il signor Jean Daniel sarebbe stato degno del grado di dottore in scienze naturali. Secondo la prescrizione del Ministro dell'Istruzione Pubblica, questo processo verbale sarà stampato e annesso alla tesi.

« Il giorno d'Italia » celebrato a New York.
La Signora O. C. Geroud nel costume d'un nostro bersagliere.
(Fot. Strazza - lastre Cappelli).

TRAFILERIE E FONDERIE DI VALCERUSA

Anonima - **Sede e Direzione VOLTRI**

Tubi ottone, rame e acciaio trafilati a freddo.

Tubi ferro ricoperti di ottone, tondi e quadri.

Tubi ferro avvicinati. - Getti in bronzo e ottone.

Impianti completi di tubazioni di bordo per piroscafi.

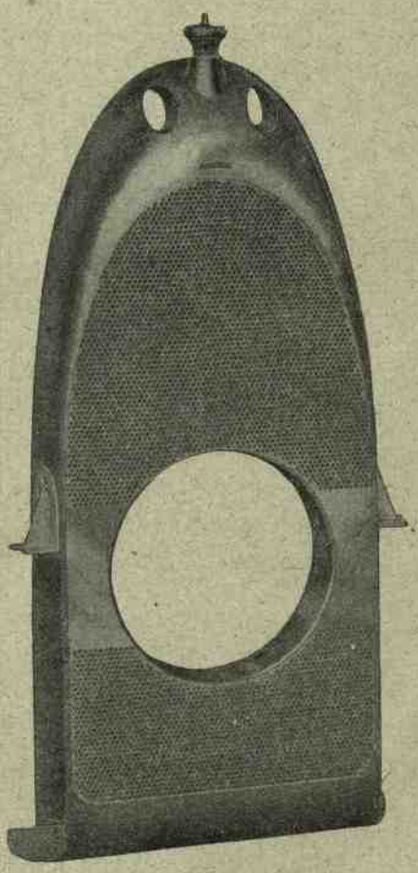
Specialità:

Tubi ottone e rame EXTRASOTTILI, Spessore da 1|10 di mm. e più.

Tubi acciaio EXTRASOTTILI PER BICICLETTE E AUTOVEICOLI.

Tubi ottone e rame CAPILLARI, Foro diametro da 1 mm. e più.

RADIATORI A NIDO D'APE



MASSIMO POTERE RADIANTE

Grande leggerezza.

PERFETTA TENUTA D'ACQUA

Preventivi - Campioni a richiesta.

Agenti Generali di vendita: **Fratelli PROVENZALE e C.**

GENOVA = Via Maragliano, 2 — **TORINO** = Piazza Cavour 2.

BANCA ITALIANA DI SCONTO

SOCIETÀ ANONIMA

Capitale Sociale L. 180.000.000 — Versato L. 154.506.650 — Riserva L. 14.000.100

Sede Sociale e Direzione Centrale in Roma.

Abbiategrasso, Acqui, Adria, Alessandria, Ancona, Aquila, Asti, Biella, Bologna, Busto Arsizio, Cantù, Carate Brianza, Caserta, Catania, Chiavari, Chieri, Coggiola, Como, Cremona, Cuneo, Empoli, Erba Incino, Ferrara, Firenze, Foggia, Formia, Gallarate, Genova, Legnano, Lendinara, Livorno, Mantova, Massa Superiore, Meda, Melegnano, Messina, Milano, Monza, Mortara, Napoli, Nocera Inferiore, Novi Ligure, Palermo, Parma, Piacenza, Pietrasanta, Pinerolo, Pisa, Pistoia, Pontedera, Prato, Reggio Calabria, Rho, Roma, Rovigo, Salerno, Sampierdarena, Sanremo, Saronno, Savona, Schio, Seregno, Siracusa, Spezia, Torino, Varese, Venezia, Vercelli, Verona, Vicenza, Vigevano

Parigi

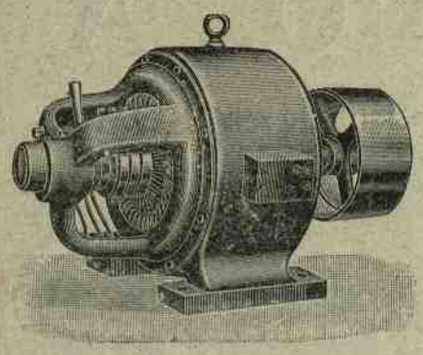
Tutte le operazioni di Banca.

Rappresentante esclusiva per l'Italia della

LONDON PROVINCIAL & SOUTH WESTERN BANK Ltd di Londra

ERCOLE MARELLI & C.

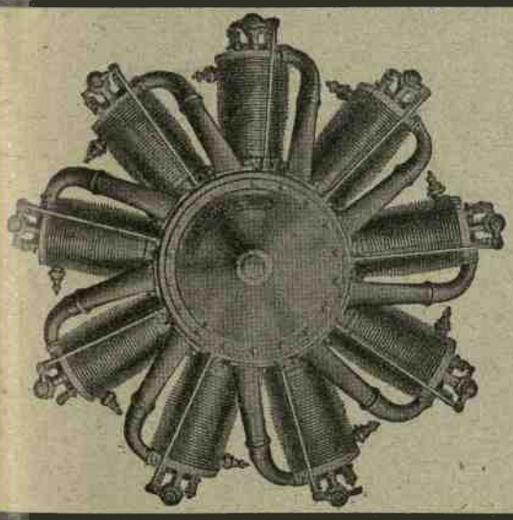
MACCHINE ELETTRICHE



MOTORI - DINAMO - ALTERNATORI
TRASFORMATORI - VENTILATORI
AGITATORI D'ARIA - MAGNETI

INDIRIZZARE LA CORRISPONDENZA A Casella Postale N. 1254.

MILANO



Società Italiana Motori GNOME e RHONE

TORINO

Motore "LE RHONE"

Record mondiale di altezza battuto il 15 Maggio 1916 coll'aviatore VITTORIO LOUVET e Record mondiale di altezza con due passeggeri (metri 6306) battuto il 13 Sett. 1916 dall'aviatore italiano NAPOLEONE RAPINI

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

GIOVANNI AMBROSETTI

Sede Centrale: - TORINO

Succursali a: MODANE - PARIGI - BOULOGNE (sur Mer) - LUINO - GENOVA - MILANO - FIRENZE

Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio

Servizio speciale per CHASSIS - VETTURE - CANOTTI AUTOMOBILI e APPARECCHI D'AVIAZIONE

Spedizioniere delle Reali Case di S. M. la Regina Madre e di S. A. R. il Duca d'Aosta.
Premiato con Medaglia d'Oro dalla Giuria Internazionale dell'Esposizione di Torino 1911.

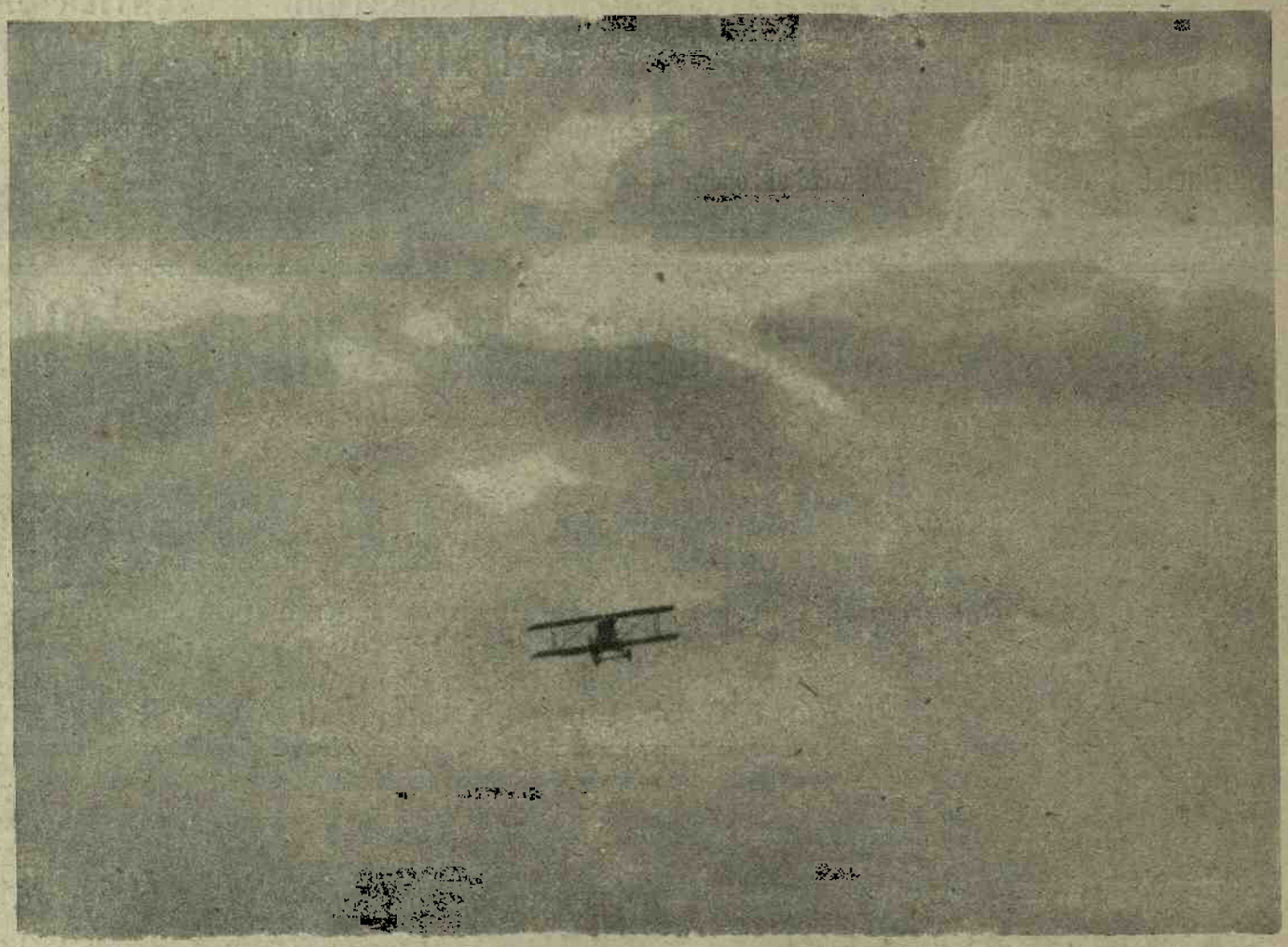
SOCIETA' ANONIMA ITALIANA

GIO. ANSALDO & C.

Sede legale ROMA - Sede amministrativa e industriale GENOVA

Capitale sociale L. 100.000.000 interamente versato.

CANTIERI AERONAUTICI



1° BORZOLI (Mare) 2° BOLZANETO

3° TORINO 4° CADIMARE

PONZO GIOVANNI, Gerente responsabile.

L'Illustrazione della Guerra viene stampata dalla S. T. E. N. Società Tipografico-Editrice Nazionale.